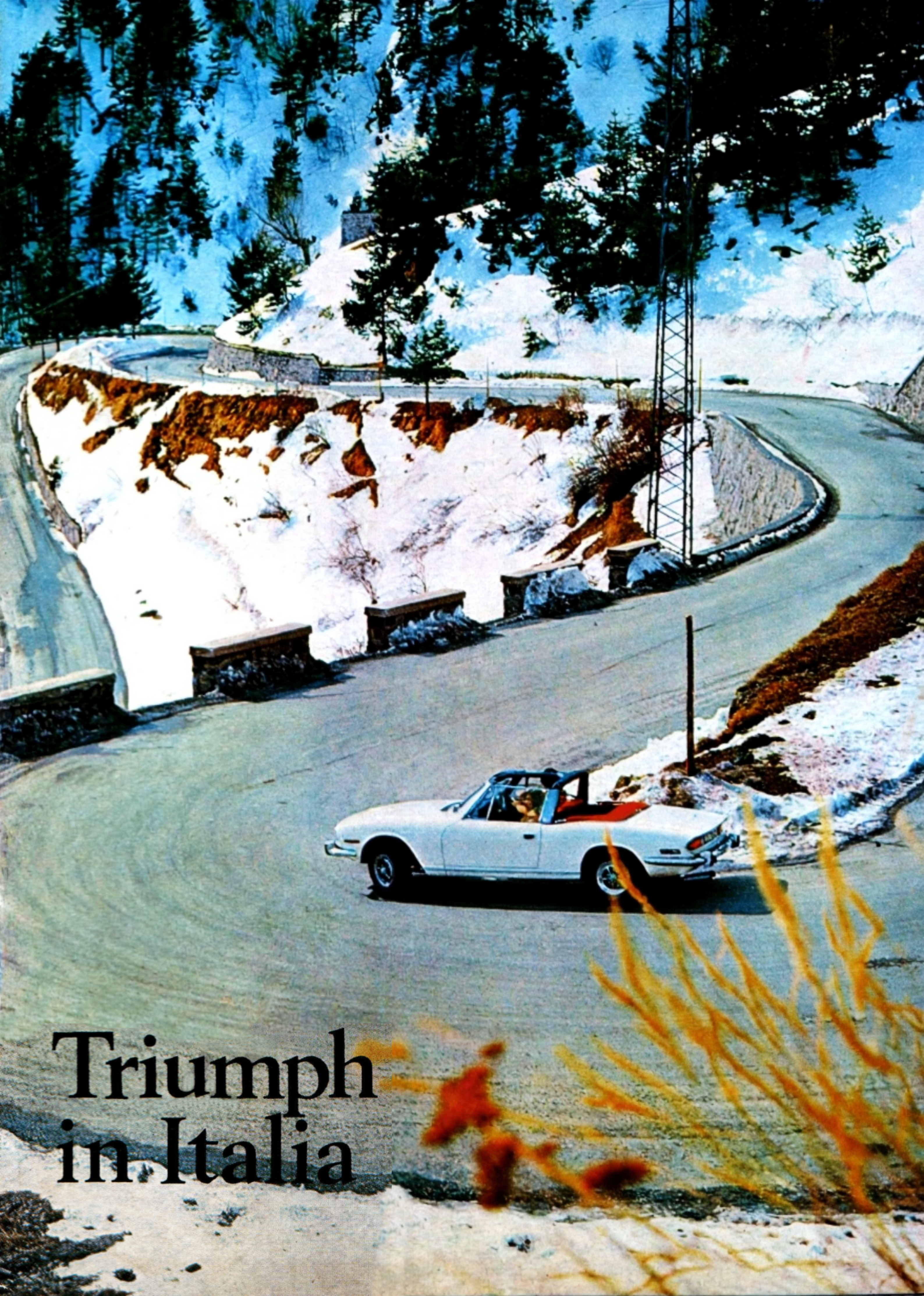

Triumph
in Italia

La Nuova Triumph GT6 Mk 3

Non è mai veramente esistita un'altra macchina come la GT6, con caratteristiche tipiche della costruzione su misura, al prezzo della macchina di serie. Nè una fusione cotanto armonica del concetto stilistico britannico ed italiano o un'accelerazione altrettanto brillante e silenziosa, fornita dai sei cilindri.
La nuova GT6 Mk. 3 è una sintesi degli attributi dei suoi predecessori; sedili lussuosi fisiologici, lunotto termico, strumentazione ineccepibile su un ricercato cruscotto antiriflesso. Sospensioni indipendenti sulle quattro ruote e l'incredibile raggio di sterzata di soli metri 7,3.
E non è tutto. Nuove ruote e rifiniture, eleganti e pratiche. Linea nitida, più snella, con impugnature incassate per le portiere, ed una coda ridisegnata. Blocco sullo sterzo.
Prestazioni tipiche: 0–80 chilometri orari in 8 secondi. 0–100 chilometri orari in 11,2 secondi. Velocità di punta: 180 chilometri orari a seconda delle condizioni. Nella GT6 Mk. 3 il telaio è in elementi a U di acciaio, di incredibile resistenza. Lo sterzo assorbe le sollecitazioni d'impatto. Freni a disco sulle ruote anteriori, di mm. 230. Veloce e sicura.







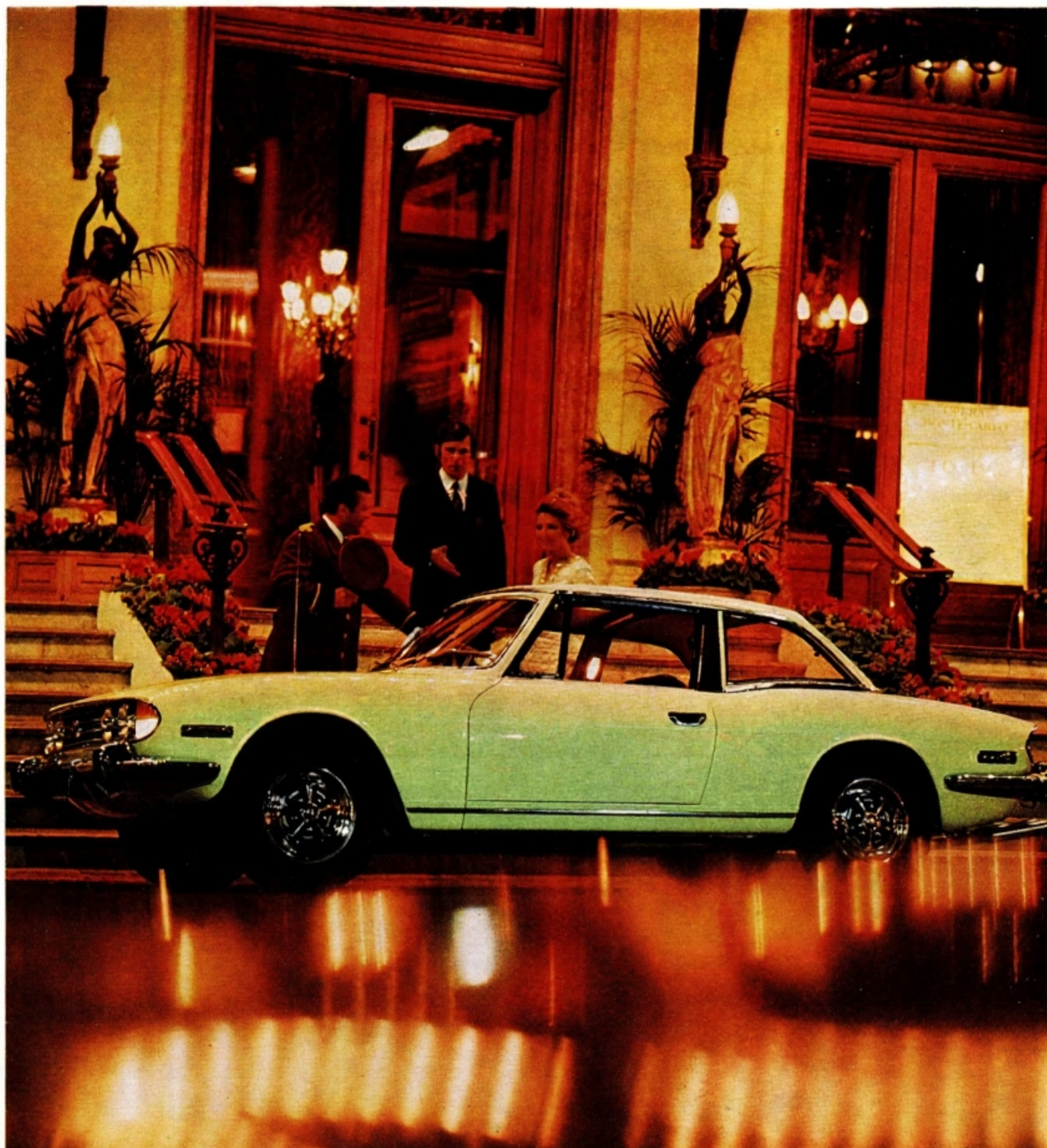


La Nuova Triumph Spitfire Mk 4

L'introduzione di una nuova Triumph è sempre un evento; la nascita di una nuova Spitfire, è un evento memorabile. Nella nuova Spitfire Mk. 4 la coda riflette un elegante nuovo concetto, con maggior capacità per il vano portabagagli. Gli archi passaruote riprogettati, conferiscono l'aspetto di una macchina sempre pronta a scattare. Nuove impugnature incassate per le portiere, interne ed esterno; nuove ruote e rifiniture. Il balzo, tra 0 e 100 chilometri orari è altrettanto felino quanto quello del predecessore, malgrado il peso leggermente superiore. Prestazioni tipiche: 0–80 chilometri orari, in 9 secondi; 0–100 chilometri orari, in 13 secondi. Velocità di punta: 156 chilometri orari, a seconda delle condizioni.
Maneggevolezza di nuovo concetto. Le sospensioni indipendenti posteriori incorporano una molla centrale inclinabile la quale, unitamente alla barra antirollio anteriore, di dimensioni maggiorate, riduce drasticamente la tendenza all'impennata.
Il raggio di sterzata sintetizzato, il telaio a traliccio d'acciaio e l'inostruita accessibilità al motore sono caratteristiche costanti. Attualmente la Spitfire è reperibile nelle versioni decapotabile o a tetto rigido.

Triumph Stag

Un temuto concorrente nell'esclusivo ambiente internazionale delle gran turismo, di lusso. Una sintesi di doti: prestazioni, comfort e sicurezza, racchiuse in un'affascinante carrozzeria. Il motore di 3000 c.c. 8V eroga 145 cavalli effettivi, ossia, marcia spontanea ad alta velocità e bruciante accelerata. Freni servoassistiti, con dischi sulle ruote anteriori; sospensioni, ruote e pneumatici predisposti per la guida a forte andatura.
Guida comoda e semplificata, per via delle varie innovazioni: servosterzo, alzacristalli automatici, sedili a regolazione integrale, sterzo regolabile e comandi disposti con criterio ergonomico.
La Stag è reperibile nelle versioni a tetto rigido o decapotabile.





Triumph 1300TC

La Triumph 1300 TC, 2 carburatori, è la macchina 'per famiglia' dal temperamento sportivo.
Il motore è stato modificato, rispetto al modello normale, in modo da ottenere una più bruciante accelerazione ed una potenza superiore a quella delle macchine di uguale categoria.
La velocità massima è di circa 150 Km./h.
La 1300 TC si è già largamente affermata per le sue lussuose rifiniture e per la tecnica perfezionata.

Triumph 2·5 P.I. Mk 2

Al suo apparire, nel 1968, la Triumph 2·5 P.I. è stata applaudita dai competenti ed elogiata dalla stampa. L'esclusiva combinazione dell'iniezione di benzina, perfetta maneggevolezza, impeccabilità e la meticolosità per il dettaglio, tipica della Triumph, hanno creato una tra le macchine più ambite. L'avvento della 2·5 Mk. 2, con le stesse particolarità tecniche, racchiuse in una snella carrozzeria, con lussuoso abitacolo, ha creato un conseguimento senza precedenti, nel settore delle berline per turismo veloce. La 2·5 P.I. Mk. 2 è parimenti a suo agio nei parcheggi riservati alla direzione, o di fronte agli alberghi più esclusivi, quanto sulle piste più sconvolte, come alfiere della Triumph. Prestazioni tipiche: 0–80 km./h. in 7,5 secondi; 80–112 km./h. in 9 secondi.





Triumph 2000 Mk 2

La selezione 'executive' categoria 2 litri, annovera parecchi agguerriti concorrenti; per distinguersi, la Triumph 2000 Mk. 2 deve essere del tutto singolare. La spaziosa carrozzeria 4 porte è una sintesi di perfezione italo-britannica. Tappeto spesso integrale; comandi e strumenti compongono un'armonia sul tema 'ergonomia ed estetica'. La Triumph distanzia le rivali, sotto lo stimolo dell'affermato motore a 6 cilindri, di 1998 c.c. di insospettata uniformità ed affidamento.
Come la berlina lusso, anche la Triumph 2000 Mk. 2 è reperibile nella versione giardinetta, con capacità di carico di 1,41 mc., semplicemente ribaltando lo schienale dei sedili posteriori; le prestazioni sono virtualmente analoghe a quelle della berlina, che raggiunge i 160 orari.



Triumph TR6 P.I.

La caratteristica di rilievo della Triumph TR6 P.I. è l'incredibile motore di 2500 c.c. con iniezione di benzina. L'iniezione di benzina, impiegata sulle macchine Grand Prix fornisce un responso immediato e progressiva emissione di potenza. La TR6 scatta da 0 a 96 km./h. in 9 secondi e raggiunge una velocità di punta di 192 km./h. Per adeguamento a tale potenza, tipica della turbina, la TR6 ha una carreggiata maggiorata, sospensioni indipendenti sulle quattro ruote e grandi freni a disco sulle ruote anteriori, servoassistiti. I sedili, fisiologici, sono regolabili; gli strumenti sono facili alla lettura e la leva del cambio è corta. Gli accessori annoverano lo specchio sulla visiera parasole, aperture di riscaldamento con ventilazione, a livello del viso, vano portaoggetti con serratura e luce di cortesia. La capote è comoda ed impervia; la macchina è parimenti reperibile nella versione con tetto rigido.

CONDIZIONI DI VENDITA

Il Gruppo Standard-Triumph si riserva la facoltà di variare in qualsiasi momento il prezzo per resa in fabbrica di qualsiasi prodotto da esso fabbricato e tutta la merce viene fatturata dalla fabbrica al prezzo per resa in fabbrica vigente il giorno della consegna.

Il fabbricante si riserva inoltre la facoltà, allorchè vende qualsiasi veicolo, di introdurre prima della sua consegna, e senza preavviso, alterazioni e modificazioni nei dati tecnici, nella costruzione e nell'equipaggiamento quali indicati nelle sue varie pubblicazioni.

I dati tecnici e le altre informazioni contenuti in questa pubblicazione sono stati ottenuti da fonti autorevoli e sebbene si ritiene che essi diano una descrizione giusta del veicolo e delle sue possibilità, non se ne garantisce l'esattezza e il fabbricante non accetta alcuna responsabilità per eventuali errori od omissioni.

Impresso in Inghilterra 453/1070/IT